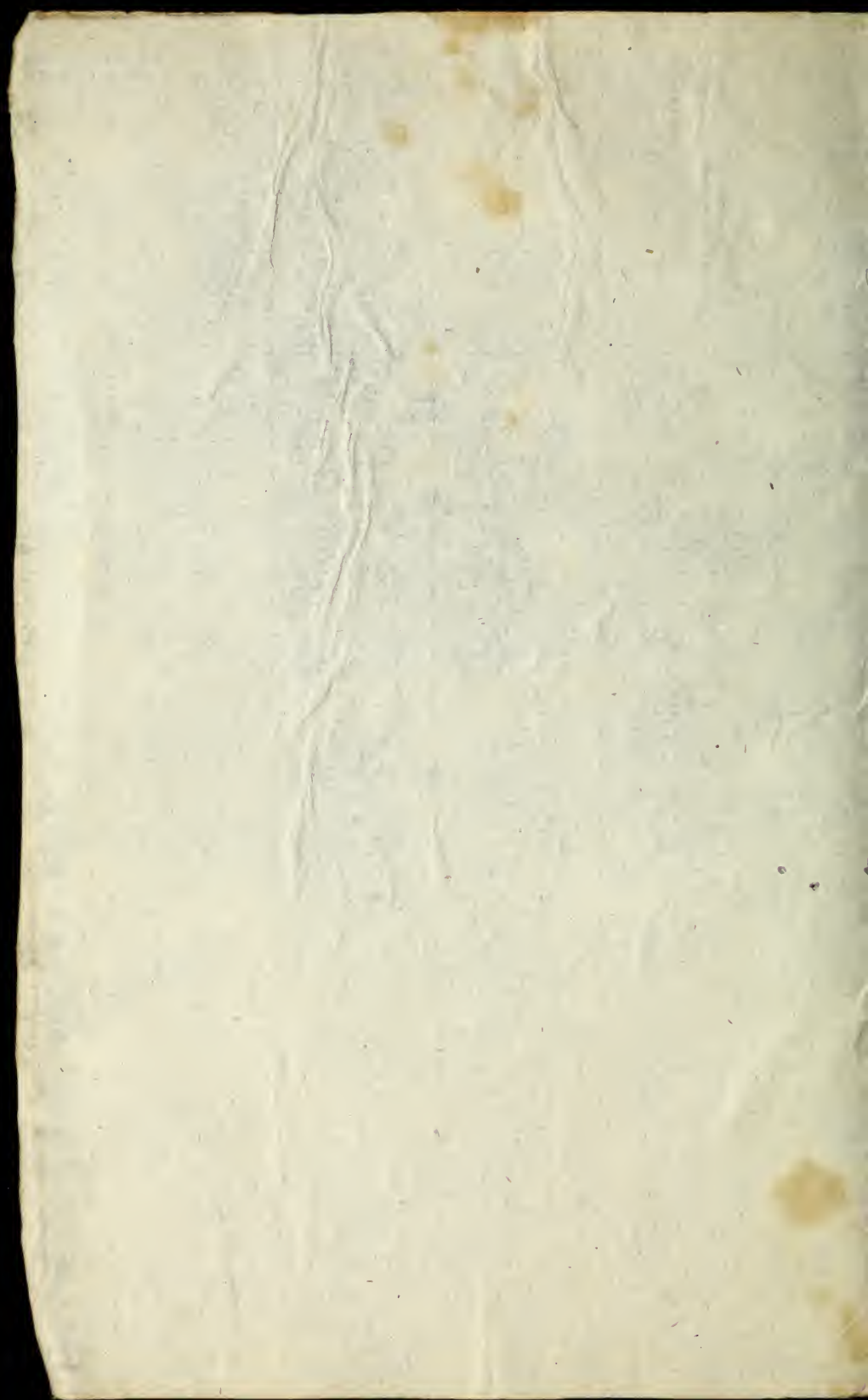


~~FRC 3.22.714~~

Case
FRC
1247



~~FRC 3. 22714~~

~~22714~~

Case
FRC
12498

CONSIDÉRATIONS
HISTORIQUES
SUR L'EMPIRE DE LA MER.

CONSTITUTIONS

AND

BY-LAWS OF THE



CONSIDÉRATIONS

HISTORIQUES

SUR L'EMPIRE DE LA MER

CHEZ LES ANCIENS ET LES MODERNES;

PAR M. LE BARON MALOUEU, CONSEILLER D'ÉTAT.



A ANVERS,

Chez LEPOITTEVIN DELACROIX, Imprimeur-Libraire;
rue Bonaparte, n.º 702.



1810.

CONSTITUTION

OF THE

STATE OF NEW YORK

AS REVISED AND AMENDED

TO THE CONSTITUTION OF 1792



A. A. A. A.

Printed by the State Printer, Albany, N. Y.

1816

1816

NOTE DE L'ÉDITEUR.

Nous avons retrouvé dans différens numéros des *Archives littéraires* les parties séparées d'une *Dissertation sur l'Empire de la mer chez les anciens et les modernes* : elle fut aussi imprimée dans les feuilles du *Moniteur* il y a cinq ans.

Le dernier séjour de LEURS MAJESTÉS à Anvers, et le spectacle que nous a offert l'arsenal et la rade dans ce court intervalle, ayant rappelé l'attention générale sur les intérêts maritimes, nous avons cru que la réunion des différentes parties de cette dissertation serait agréable au Public et particulièrement aux habitans de cette ville. L'empressement avec lequel ils ont accueilli M.^r le Conseiller d'Etat MALOUEU,

dans le voyage qu'il vient de faire ici par ordre de SA MAJESTÉ, nous garantit que le souvenir de son administration ne s'effacera point de leur mémoire.

CONSIDÉRATIONS

HISTORIQUES

SUR L'EMPIRE DE LA MER.

» **O**N a eu occasion d'observer, dit Isocrate, que tous les peuples de la Grèce qui ont eu l'empire de la mer, ou qui ont seulement osé y aspirer, se sont précipités dans un abîme affreux de désastres et de calamités : cette domination, ajoute-t-il, n'est point naturelle ; c'est une chimère qui enivre tellement les hommes qu'elle leur ôte le sens commun ; et ils s'attirent tant d'ennemis, et des ennemis si redoutables, qu'il leur est impossible d'y résister à la longue. Les habitans des côtes, les habitans des îles, les puissances éloignées, enfin toutes s'arment entr'elles contre ceux qui ont usurpé l'empire de la mer comme contre les tyrans du genre humain. »

Il est certain que les peuples dominateurs par le commerce maritime sont les plus avides et les plus injustes de tous les peuples ; c'est un fait historique, constaté par l'expérience, mais qu'Isocrate lui-même

n'explique pas. Si l'on considère cependant que la passion des conquêtes fait naître et entretient l'habitude du brigandage, comment supposer qu'il y a plus de moralité chez un tel peuple que parmi des hommes qu'une industrie active tient toujours occupés? J'en trouve la raison dans la différence de situation des deux peuples; l'un ne se meut que par l'impulsion de ses chefs et s'arrête volontiers quand ils le laissent tranquille. L'autre a un mouvement propre qui le porte toujours en avant, et qui le fait participer à l'ambition de son gouvernement. Le premier veut jouir après avoir vaincu, et passe ainsi d'un état violent au repos qui le rend à toutes les affections douces et au besoin de la modération; d'autant qu'on n'a pas tous les jours l'occasion et les moyens de conquérir des royaumes et des provinces, et que les charmes de la vie sociale reprennent leur empire sur les hommes retirés du tumulte des armées. Mais chez un peuple commerçant, le gain de chaque jour rend plus avide le lendemain; et lorsque l'ambition de ceux qui gouvernent s'empare de cette avidité générale, en lui montrant un aliment dans une extension de pouvoir et d'influence sur les autres peuples, chaque citoyen croit voir dans la politique de l'administration un instrument de ses propres spéculations, s'il donne alors aux injustices publiques tout l'appui de ses intérêts privés; ce qui doit produire à la longue une force nationale toujours hostile contre les étrangers, et un système de tyrannie toujours croissante à leur égard quand la fortune le seconde. Il arrive donc, comme le dit Isocrate, que le peuple dominateur

par

par le commerce, finit par se rendre odieux à tous les autres, et succombe sous le poids de ces haines combinées et sous celui des désordres que produisent dans son économie intérieure les guerres multipliées, qui sont le fruit de cette ambition commerciale.

Il faut convenir cependant que Rome et Lacédémone, long-tems avant de s'occuper d'une domination maritime, ont été injustes et tyranniques envers les étrangers; et il fallait bien qu'une république comme celle de Rome, dont le principe était de s'agrandir et de dominer par les armes, finit par aller se perdre dans le gouffre du despotisme; mais dans ce cours d'iniquités que produit la soif des conquêtes, on voit fréquemment chez les Romains, jusqu'à la seconde guerre punique, des traits de modération, de justice et de désintéressement qu'on ne retrouve plus aussitôt qu'ils disputent et qu'ils obtiennent l'empire de la mer: les Spartiates, dont les institutions domestiques et politiques tendaient à la férocité, au lieu de s'adoucir par le commerce, devinrent d'une insatiable avidité dans leurs guerres maritimes. L'époque de la guerre du Péloponèse commence celle de leur plus grande corruption; et la liberté dont ils paraissaient idolâtres, ne fut plus pour eux que la faculté d'imposer des tributs dans les îles et sur le continent, de dépouiller leurs alliés comme leurs ennemis, et d'entasser à Lacédémone les richesses qui devaient accélérer la destruction de leur puissance, et même de leur cité.

En examinant les différentes époques des grandes dominations maritimes, nous avons à distinguer celles

qui n'ont été que passagères, et dans lesquelles un peuple emploie une armée navale comme auxiliaire de ses armées de terre, des époques où l'industrie d'une nation, s'élevant par degrés du travail à la richesse, et de la richesse à la puissance, s'empare par la prépondérance de ses flottes de toutes les issues, et par celle de ses manufactures de tous les bénéfices du commerce maritime; ce qui constitue alors un tel peuple dominateur tyrannique des mers, et le place dans un état d'hostilité perpétuelle à l'égard des autres nations.

Cet examen nécessite un coup-d'œil rapide sur l'histoire maritime du globe chez les anciens et chez les modernes.

Les plus grandes expéditions maritimes, dont l'histoire ancienne fasse mention, sont celles de Sésostri. Une de ses flottes, de quatre cents voiles sur la mer rouge, s'empare de toutes les îles et de toutes les villes de cette côte, et du golfe arabique. Une autre armée navale, non moins considérable dans la méditerranée, lui soumet les Cyclades, les îles de la mer Égée, celles de Crète et la Phénicie. Ce développement de puissance, qui date de quinze siècles avant notre ère, suppose en Égypte une population, des arts, des lumières dont nous ne pouvons contester les monumens, quoique nous en ignorions l'origine; mais soit que l'on considère Sésostri comme conquérant ou comme législateur, il n'a eu que momentanément l'empire de la mer; il y est parvenu par les armes et non par le commerce; il n'a laissé aucune institution

qui pût l'assurer à ses successeurs ; et quoique son fils Néchus ou Néchao ait exécuté le projet conçu par Sésostris de joindre les deux mers par un canal creusé depuis le Nil jusqu'à la mer rouge ; quoique Hérodote nous assure que des navigateurs Phéniciens réussirent sous son règne et par ses ordres , à faire le tour de l'Afrique , en doublant le Cap de Bonne-Espérance , nous voyons les Égyptiens , jusqu'à la conquête des Perses , plus occupés de leur administration intérieure que de leur influence au dehors. Ils ne cherchent point à s'emparer d'aucune branche de commerce des nations environnantes ; leur propre industrie et les produits considérables de leur agriculture leur suffisent ; leur marine , pendant plusieurs siècles , est pour eux un moyen de défense et de transport , mais non d'invasion ou d'empiétement sur le commerce des autres peuples. Les Égyptiens avaient dans leurs institutions une moralité , et dans leur gouvernement des principes religieux , qui devaient les préserver longtemps de la dissolution que produit toujours l'avidité commerciale ou la soif des conquêtes : on voit ce peuple , dès son début , chercher la sagesse avec autant d'empressement , qu'en mirent les Européens à aller chercher de l'or en Amérique ; et si cette heureuse terre n'avait pas été envahie par les Perses , purgée une fois de ses superstitions , elle serait devenue l'école du genre humain.

Après les Egyptiens , et dans le temps même de leur splendeur , les Phéniciens furent véritablement les maîtres de la mer. Une industrie légitime commença

leur fortune qui devint prodigieuse. Pour concevoir l'excès de l'opulence et de la puissance d'un aussi petit pays, il faut considérer l'état presque sauvage de tous les peuples qui habitaient les bords de la Méditerranée. Les Phéniciens, par leurs communications avec l'Asie, dont la civilisation précéda de plus de vingt siècles celle de l'Europe, en reçurent, ainsi que de l'Égypte, tous les arts élémentaires du commerce et de la navigation; et ils ne pouvaient, comme les Égyptiens, en faire un utile emploi sur le sol ingrat qu'ils habitaient. Ils se trouvèrent donc appelés par leurs connaissances et par leur situation locale, à chercher au dehors tout ce qui leur manquait pour fonder et alimenter leurs manufactures. C'est alors que leurs rapports avec des peuples dépourvus d'arts et de lumières, tels qu'étaient ceux de l'ancienne Grèce et de l'Italie, des Gaules, des Espagnes et de la Numidie, leur procurèrent les mêmes avantages qu'auraient eus les Espagnols sur les Américains, s'ils s'étaient bornés à trafiquer dans le nouveau monde; et lorsqu'ils eurent eux-mêmes contribué à créer quelque industrie chez les peuples avec lesquels ils commerçaient, ils en devinrent les facteurs nécessaires, et Tyr fut pendant plusieurs siècles l'entrepôt de toutes les richesses du monde connu. Parvenus à ce degré de puissance, ils ne se bornèrent pas à fonder des colonies et à les tyranniser: ils devinrent conquérans. Chypre, Chio, la Sicile, la Sardaigne, et presque toutes les îles de l'Archipel leur furent soumises; leurs flottes commandaient dans toutes les mers, et leurs pirateries indignaient tous les peuples,

que leur corruption seule aurait vengés, lorsque Nabuchodonosor parut pour les détruire. L'histoire nous apprend que de leurs débris sortit encore une nouvelle Tyr, métropole de la mer et du commerce, et anéantie pour la dernière fois par Alexandre.

Les deux empires d'Assyrie, celui des Perses, n'eurent que par intervalles, et à des époques de courte durée, l'empire de la mer : ce ne sont pas des projets de commerce, mais de conquêtes, qui armèrent les trois mille galères de Sémiramis et les trois mille vaisseaux de Xerxès; on peut seulement conclure de cette immensité de moyens dans ces anciennes monarchies, celle de leur population et les progrès qu'avaient déjà faits les arts dans des pays qui en ont conservé depuis si peu de vestiges.

Pour trouver un véritable système de domination commerciale et maritime, tel qu'il s'est développé de nos jours en Angleterre, il faut s'arrêter à l'histoire des Carthaginois, et à celle des Athéniens; c'est là qu'on aperçoit les plus habiles combinaisons de l'industrie et de la force, pour ajouter sans cesse au pouvoir et aux jouissances que se promet l'ambition, toujours punie avant d'être rassasiée.

Carthage, fondée par les Phéniciens, surpassa par ses arts et par ses armes la puissance de ses fondateurs. Cette ville opulente, qui contenait plus de sept cent mille habitans, commandait en Afrique à trois cents villes, et y aurait maintenu sa domination si elle n'avait voulu l'étendre sur toute l'Europe méridionale. Ce n'était pas assez pour les Carthaginois d'avoir

renouvelé tous les prodiges de l'opulence de Tyr, et d'avoir créé une force navale bien supérieure à celle qu'eût jamais leur métropole. Leur imprudente avidité les associa aux projets de Xerxès contre les Grecs qu'ils se chargèrent d'attaquer en Sicile, dans l'espoir d'ajouter cette fertile province à leur domaine. En s'approchant ainsi de l'Italie, ils éveillèrent la jalousie des Romains, qui ne manquèrent pas de prétextes pour les attaquer, et qui finirent par les détruire. Mais avant de disparaître de la scène du monde, quel immense développement de puissance ! L'armée destinée à la conquête de la Sicile, sous la conduite d'Amilcar, était de trois cents mille combattans, de deux mille vaisseaux à rames et de trois mille vaisseaux de charge.

Avant cette grande expédition militaire, Pline nous apprend qu'ils en avaient tenté d'autres qui avaient pour objet unique le commerce, telles que celle d'Hannon qui fit le tour de l'Afrique, et celle d'Himilcon qui parcourut la côte occidentale de l'Europe. Malheur alors aux petites nations qui naviguaient de côte en côte et d'île en île, en se bornant modestement au cabotage ! Les flottes dominatrices commandaient le transport à Carthage des blés, de l'or, de l'argent, du fer, du plomb, des laines que fournissaient l'Espagne, la Grèce et l'Afrique ; mais ce sont les premiers fondemens de cet édifice commercial, et les premiers efforts de cette collection d'artisans et de matelots réunis par Didon sur la plage qui nous présente aujourd'hui les ruines de Carthage, qu'il serait curieux de trouver dans les anciens historiens, qui se taisent tous sur ces

commencemens. Ceux des Hollandais peuvent nous en donner l'idée : ils n'ont pas débuté plus magnifiquement que les Carthaginois, et peu s'en est fallu qu'ils n'aient fait une aussi grande fortune, qui aurait été probablement suivie des mêmes revers ; car quelle que soit l'obstination des hommes et des gouvernemens dans leurs faux calculs d'ambition, les mêmes causes produiront toujours les mêmes effets.

Après les Phéniciens et les Carthaginois, les Grecs sont de tous les peuples anciens ceux dont la navigation fut la plus active, la plus étendue ; et leur marine militaire eut incomparablement plus d'éclat qu'aucune autre. La bataille d'Artémise qui dura trois jours et celle de Salamine seront à jamais mémorables. Les gros vaisseaux des Perses, leur flotte trois fois plus considérable que celle des Grecs, ne put résister à la supériorité de leurs manœuvres. Les Athéniens, à cette époque, étaient les marins les plus intrépides, et leur chef Thémistocle, le plus habile capitaine : c'est à lui qu'ils durent l'accroissement rapide de leurs forces navales qui leur donnèrent alors l'empire de la mer. On voit par le dénombrement des vaisseaux fournis par tous les états de la Grèce pour la défendre contre Xerxès, que la flotte combinée n'était que de deux cent soixante-onze vaisseaux, sur lesquels il y en avait cent vingt-sept Athéniens et dix seulement armés par les Lacédémoniens, qui bientôt après se trouvèrent en état de lutter à forces égales contre Athènes. Mais tant que cette république eut à la tête de ses armées et de ses conseils des hommes tels que Thémistocle,

Cimon et Périclès, elle put s'enivrer de ses succès et abuser de sa puissance, ce qui ne manqua pas d'arriver. Il n'y a rien de plus brillant que les campagnes maritimes de Cimon; on le voit pendant plusieurs années, à la tête de deux à trois cents vaisseaux, dominer dans toutes les îles et sur les côtes de Lycie, de Pamphilie, de la Thrace, en chasser les Perses qui les avaient conquises, battre leurs flottes par-tout où il les rencontre et remporter sur eux dans la même journée deux célèbres victoires, l'une sur mer, l'autre sur terre à l'embouchure de l'Eurymédon. Cette grande fortune tourna la tête aux Athéniens, que la sagesse des lois de Solon n'avait pu préserver long-temps du délire de l'ambition : ce législateur s'était principalement attaché à diriger sur la culture des arts toute l'activité de ses concitoyens et à défendre leur liberté contre les usurpations de l'aristocratie, en ôtant tout privilège aux nobles, et en en accordant aux artistes. Athènes devint ainsi une ville de commerce et de manufactures. Le port du Pyrée fut en Europe ce qu'était celui de Carthage en Afrique : elle s'en tint au système des guerres défensives, tant que sa fortune fut modérée; mais lorsque ses colonies et ses comptoirs se furent multipliés dans l'Asie, dans l'Hellespont et en Italie, les artisans d'Athènes voulurent lutter de puissance contre les Rois, et dominer les autres états de la Grèce : injustes envers les Corinthiens, les Samiens, les Mégariens, ils furent nuls au siège de Mytilènes; c'est par avidité qu'ils se mêlèrent des affaires de l'Ionie, et provoquèrent ainsi l'orgueil et le ressentiment du
grand

grand roi ; et quoiqu'ils terminassent glorieusement la guerre des Perses , l'époque de leur plus grande gloire commença celle de leur corruption et de leur décadence. Ce peuple marchand ne put devenir conquérant sans soulever contre lui tous les états voisins. De-là la guerre du Péloponèse , et ses suites funestes.

On croit communément que les Romains ne devinrent navigateurs que lors de la première guerre punique ; mais Polybe nous apprend que dès les premiers siècles de la fondation de cette république , et avant même l'expulsion des rois , ils s'occupaient de commerce maritime ; car il rapporte un traité qu'ils firent alors avec les Carthaginois , et par lequel ils s'engageaient eux et leurs alliés à ne point naviguer au-delà du Cap appelé *le beau Promontoire* , qui couvrait Carthage du côté du nord ; il paraît par ce traité qu'ils envoyaient déjà des vaisseaux en Sardaigne , en Sicile et en Afrique , non-seulement pour le commerce , mais encore pour des expéditions de guerre. En 405 ils firent un second traité avec les Carthaginois , par lequel ils obtinrent une navigation plus étendue ; enfin ils avaient à cette époque des duumvirs pour veiller à l'équipement des flottes et à tout ce qui regarde la navigation ; mais il n'y avait rien dans leurs institutions qui dirigeât leurs habitudes et leurs spéculations vers les entreprises de commerce et la navigation. Ils étaient essentiellement laboureurs et soldats ; les arts et métiers étaient livrés aux esclaves , aux affranchis , et aux étrangers qui s'établissaient parmi eux ; les nobles n'étaient point à Rome , comme à Athènes , réduits à quelques distinctions honorifiques

sans aucune influence politique : ils avaient , au contraire , une prépondérance d'ordre qui se soutint toujours malgré les concessions que leur arrachèrent les plébéiens ; et cette aristocratie , qui fut long-temps en possession de toutes les magistratures , ne pouvait former un état commerçant d'un peuple toujours armé , dont les chefs , dans les temps même de leur pauvreté , étaient avides d'honneurs et de pouvoirs , et ne connurent jamais d'autre moyen de s'enrichir que celui des conquêtes. Cependant , lorsque leur puissance se fut accrue , et sur-tout après la destruction de Carthage , ils adoptèrent toutes les combinaisons de monopole et de tyrannie maritime , auxquels s'étaient livrés les Grecs , les Phéniciens , les Carthaginois , et ils en recueillirent comme ceux-ci , la destruction de leur liberté ; car ce n'est jamais impunément que les républiques s'enrichissent et s'étendent au-delà d'une certaine mesure. — Scipion l'Africain donna l'empire de la mer à ses concitoyens , mais il fonda l'empire d'Auguste sur les ruines de Carthage. Il était donné aux Romains de tout écraser de leur poids et de laisser toujours sans ressources l'ennemi qu'ils terrassaient. Les Carthaginois plus habiles et plus puissans qu'eux sur la mer , ne purent tenir contre la persévérance de leurs efforts. Pendant les guerres puniques et dans les intervalles de l'une à l'autre , leur armée navale à peine formée fut dans une activité continuelle. Ils s'essayaient contre les Tarentins , sur les côtes de l'Illyrie , de la Macédoine et de la Syrie , à la destruction de Carthage. Ils parcouraient les mers en triomphateurs , et dominaient les puissances avant

que de les avoir vaincues ; mais sans des prodiges de valeur , aidés de tout le génie de Scipion l'Africain , les Carthaginois , quoiqu'ils ne fussent plus commandés par Annibal , auraient chassé les Romains de l'Afrique , ou les eussent exterminés sous leurs murailles. Qu'on se représente l'étonnement du grand Scipion , lorsqu'après avoir coupé les vivres aux assiégés , par la digue qu'il avait construite à l'entrée de leur port , il les vit s'ouvrir une nouvelle issue à la mer , et fondre à l'improviste sur son armée ! — Nos batailles modernes ne présentent pas un plus grand développement d'arts et de talens que les derniers combats des Romains et des Carthaginois.

Nous arrivons au tems de Mithridate et de Sylla , et nous touchons à celui où la mer et la terre se couvrent de débris , où l'univers soumis jouit du repos de la servitude sous Auguste ; il n'y eut plus d'autre marine et d'autre commerce dans le monde que celui qui se faisait par les Romains ou sous leur protection.

L'empire de la mer , comme celui de la terre , fut pendant plusieurs siècles la propriété d'un homme ; mais sous le règne de Claude second , un essaim de barbares , sorti de la Scythie , parut dans le Pont-Euxin : ils étaient plus de trois cents mille hommes embarqués sur six mille vaisseaux , dont la plus grande partie fut détruite par Claude , par les vents et par la peste.

Les courses des Gaulois et des Saxons qui infestaient les mers du temps de Dioclétien , les expéditions maritimes de Constantin ne produisirent aucun changement dans les relations commerciales et maritimes des

peuples soumis à l'Empire romain ; mais sa translation à Constantinople ne tarda pas à faire de cette nouvelle métropole celle de la mer et du commerce, et elle conserva cet avantage, même après le démembrement de l'Empire romain.

L'Occident retomba dans la barbarie ; on ne rencontrait plus sur ses côtes que des vaisseaux chargés de soldats, portant la guerre çà et là, et faisant fuir devant eux les arts et le commerce ; rappelés par Charlemagne, le règne éclatant de ce grand prince, la sagesse de ses lois, de ses institutions, ne purent triompher de l'ignorance de son temps et de l'incapacité de ses successeurs ; il eut aussi l'empire de la mer en Occident. L'embouchure de tous les fleuves depuis l'Elbe jusqu'au Tibre était gardée par ses vaisseaux.

C'est à cette époque que les Grecs imaginèrent un nouveau moyen de destruction sur la mer, par l'invention du feu grégeois.

Après les irruptions des Huns, des Vandales et des Goths, qui ébranlèrent l'Asie, l'Afrique et l'Europe, parurent les Sarrazins non moins féroces, et qui se précipitèrent comme eux sur l'Afrique, l'Europe et l'Asie ; on leur voit, dès leurs premières invasions, une marine et des flottes considérables ; celle avec laquelle ils attaquèrent Constantinople en 716, était de douze cents vaisseaux ; l'empereur Léon parvint à s'en débarrasser avec ses brûlots, qui vomissaient des torrens de feux liquides sur les bâtimens des Sarrazins. L'incendie de leurs flottes, la terreur dont ils furent saisis, semblaient les devoir chasser à jamais du Bosphore et de

tous les ports de l'empire. On ne conçoit pas que les Grecs n'aient pas usé avec plus d'avantage d'un aussi puissant moyen d'attaque et de défense, que les Sarrazins ne surent jamais s'approprier et sans lequel ils n'en furent pas moins, quelques siècles après, les maîtres dans tout l'Orient.

Quelqu'espace qu'occupent dans l'histoire les nombreuses expéditions par terre et par mer des Sarrazins, mêlés aux Arabes, aux Turcomans, il n'y a rien à recueillir pendant ce long déchirement des deux empires d'Orient et d'Occident qui nous représente une domination maritime. Les Moscovites qui vinrent aussi dans le dixième siècle avec dix mille barques pour s'emparer de Constantinople, possédaient encore moins qu'aujourd'hui l'empire de la mer. Les peuples anciens et les nations nouvelles furent pendant plusieurs siècles dans une agitation continuelle de fanatisme et de brigandage, qui s'accrut encore par les guerres des croisades. C'est ainsi que la civilisation s'altère et rétrograde dans un pays pour renaître dans un autre, tandis que les hordes barbares s'attroupent et s'élancent avec toute la vigueur de la jeunesse sur les peuples dont la mollesse accélère la caducité. Les arts, les manufactures et la navigation commerciale se réfugiaient humblement dans les contrées les moins exposées aux incursions des armées. Venise, Gènes, les villes anséatiques avaient échappé à toutes les tempêtes du Nord et du Midi, en achetant la protection des vainqueurs, en se rendant utiles aux vaincus, et en se préparant à leur tour des moyens de puissance dont l'énergie s'éteint, comme

celle de toutes les passions , dans la jouissance.

En nous arrêtant un instant à l'histoire de Venise , nous trouverons la première déclaration solennelle d'un gouvernement qui prétend à l'empire de la mer ; mais il est singulier que le peuple qui , en ce genre , a eu le plus de prétentions , soit celui qui en ait le moins abusé. *Desponsamus te , mare , in signum veri et perpetui Domini* : Mer , nous t'épousons en signe d'une véritable et perpétuelle souveraineté : telle était la formule que prononça pour la première fois en 1177 , Sébastien Ziani , doge de Venise ; et le pape Alexandre III bénit en personne ce mariage , en donnant au doge son anneau pour le jeter dans la mer. Ce faste ridicule , qui s'était perpétué jusqu'à nos jours , était au moins fondé dans son origine sur une puissance effective , non pas sur toutes les mers , mais dans le golfe Adriatique et dans une grande partie de la Méditerranée. Personne n'ignore comment les irruptions des Huns obligèrent , dans le quatrième siècle , les habitans des côtes de l'Istrie et du Frioul , à se réfugier dans les lagunes de Venise. Tel fut le commencement de cette célèbre république qui s'éleva , par la sagesse et la vigueur de son gouvernement , au rang de grande puissance , et qui combina assez habilement les intérêts , les passions et les préjugés des différentes classes de ses sujets , pour maintenir parmi eux dans de justes proportions l'esprit militaire et celui du commerce. Leurs armées de terre et de mer , leurs magistrats civils et politiques , leurs artistes , leurs négocians , se distinguèrent également entre toutes les nations de l'Europe , dans

une suite de plusieurs siècles. Il est rare de voir dans une aristocratie héréditaire dont le prince est électif, une succession non interrompue d'hommes supérieurs par leurs talens et leur caractère; mais Venise en offre l'exemple pendant nombre d'années, et prouve ainsi que ce sont moins les formes constitutionnelles d'un gouvernement que ses principes élémentaires et sa conduite administrative qui en assurent la stabilité. Dès le neuvième siècle, on voit les Vénitiens combattre glorieusement les Sarrazins et les Normands. Tantôt auxiliaires utiles, tantôt ennemis redoutables de l'empire Grec, ils n'annoncent pas, comme les Romains, un plan de conquête et d'agrandissement. Long-temps ignorés dans une retraite facile à défendre, ils s'y étaient fortifiés et enrichis par un commerce paisible; mais lorsqu'ils se virent inquiétés par les incursions des pirates et provoqués à la guerre par les Sarrazins, les Grecs et les Normands, ils eurent bientôt une marine militaire, à l'aide de laquelle ils étendirent leurs possessions sur toute la Dalmatie, sur les îles de l'Adriatique, sur une partie de celles de l'Archipel grec et jusqu'en Syrie. La magnificence de leur arsenal étonnait les étrangers dans un temps où les puissances maritimes de nos jours n'avaient ni flottes, ni arsenaux; elles étaient obligées de prendre à frêt chez les Vénitiens des bâtimens de transport. La police de leur navigation ne fut point oppressive pour les navigateurs étrangers, comme celle des Grecs et des Carthaginois; leur commerce florissait parcequ'il était protégé; parce qu'eux et les Génois possédaient exclusivement la science du

commerce, celles des grandes constructions navales et de l'hydrographie ; les Portugais n'avaient point encore pénétré dans l'Océan indien par le Cap de Bonne-Espérance ; c'est par la mer rouge que toutes les marchandises de la presqu'île de l'Inde, de la Perse et de l'Arabie arrivaient à Alexandrie, où les Vénitiens allaient les chercher, pour les porter à Constantinople et dans le reste de l'Europe.

Il y a dans le gouvernement vénitien deux choses remarquables : la persévérance de ses principes, et l'uniformité de sa marche. Une politique éclairée, dans les temps même de la plus grossière ignorance, le préserva du joug des papes et des querelles religieuses ; son ambition paraît toujours calculée sur ses forces réelles et sur celles des autres puissances ; il ne s'enivra point de sa fortune commerciale et de sa supériorité maritime ; il en usa selon les circonstances, en bornant au golfe Adriatique son empire de la mer ; il n'y avait de ridicule dans sa prétention que la cérémonie du mariage. La folie des croisades agite, ruine, dépeuple les grands états de l'Europe ; Venise seule en profite pour son agrandissement. Elle veut bien se réunir aux croisés, mais en se faisant payer le frêt de ses vaisseaux et en s'assurant une part dans les conquêtes. Elle concourt à donner aux Latins l'Empire grec, en s'assurant la navigation de la mer noire et en s'établissant dans les places qui peuvent la protéger. Ses guerres avec Gênes, pendant plus de trois siècles, entretiennent plutôt qu'elles n'affaiblissent sa puissance ; cette rivalité de fortune et de gloire porta alternative-

ment

ment le deuil dans ces deux républiques, mais l'inconstance et la légèreté des Génois, malgré ce qu'ils ont fait d'éclatant, les laisse dans l'histoire maritime des Européens, à une grande distance des Vénitiens. Les premiers n'eurent jamais dans leur gouvernement la consistance, ni dans leurs projets la persévérance qui distinguent le sénat de Venise. Ils eurent cependant d'habiles amiraux, de grands capitaines, tels que les Doria, les Spinola; ils furent au moment de s'emparer de Venise après la prise de Chiosa. C'est dans ces circonstances critiques qu'on peut apprécier la valeur et le dévouement d'un peuple et de ses chefs : Pisani, Dandolo défendirent leur pays avec gloire et raffermirent sa puissance.

L'alternative des bons et des mauvais succès entre deux états dont les forces sont à-peu-près égales, conserve leur énergie, prolonge leur durée, et n'est pas moins utile aux peuples voisins. Si l'une des deux républiques eût détruit l'autre, c'est alors que l'empire de la mer n'eût plus été contesté et qu'on aurait vu renouveler dans la Méditerranée les actes d'oppression de Carthage et de Rome. Mais le moment approche où la fortune des Vénitiens et celle des Génois éveillèrent l'industrie des autres peuples, et la sagesse des premiers qui s'était défendue de l'ivresse des succès, ne résistera point à celle de la jalousie; la corruption de l'opulence se mêlera aux intrigues de l'ambition à Gênes comme à Venise; ces deux états prendront part à toutes les querelles politiques de l'Europe. Plus ils occuperont la renommée, plus leurs forces positives s'affaibliront.

Gênes conservera ses comptoirs en changeant plusieurs fois de gouvernement. Venise verra décroître son commerce et ses possessions, en conservant son gouvernement; et les Portugais, les Espagnols, les Hollandais, les Anglais, les Français, paraîtront à leur tour pour se disputer l'empire de la mer dans les quatre parties du monde.

Rappelons ici l'observation d'Isocrate, et faisons-en l'application à toutes les dominations maritimes qui se sont succédées dans le cours des siècles. Que nous présente l'histoire ancienne et celle du moyen âge?

L'empire de la mer est une aussi funeste chimère que la monarchie universelle; l'un et l'autre ont cependant été réalisés par les Romains, dans un temps où les peuples barbares et les peuples civilisés ne pouvaient opposer que des soldats presque nouveaux à des généraux et à des armées qui comptaient six cents ans de victoires; mais qu'a produit aux Romains cette grande fortune? l'anéantissement de leur république, l'asservissement de tous, le despotisme d'un seul.

Les Phéniciens, les Grecs, les Carthaginois, avec les mêmes prétentions, ont eu le même sort; ils se sont élevés par le commerce et la navigation à une grande splendeur; mais aussitôt qu'une aveugle ambition a changé leurs relations commerciales avec les autres peuples en moyens d'oppression et en projets de conquêtes, les guerres multipliées qu'ils ont eu à soutenir se sont terminées par leur destruction.

Venise et Gênes, placées dans des circonstances plus favorables, ont pu long-temps jouir du développement

de leur industrie et de leurs forces ; le bucentaure et les fiançailles du doge de Venise ne suffisaient pas pour alarmer les peuples commerçans , et lorsqu'ils voulurent prendre la place que leur situation et leurs moyens assignaient à chacun d'eux , les intrigues des deux républiques et toutes les tentatives de leur avidité ne firent qu'accélérer leur déclin.

Lois invariables de la nature , de l'ordre physique , de l'ordre moral , vous produirez toujours les mêmes résultats ; les folies des hommes et de leurs gouvernemens se succèdent et se répètent de siècle en siècle , avec plus ou moins de carnage et de dévastation , mais toujours par les mêmes causes ; il n'y a que la justice et la raison qui produiraient sur la terre un nouveau et magnifique spectacle , et nous n'en voulons point essayer !

Nous poursuivrons cette histoire de l'avidité commerciale et conquérante , à une nouvelle époque , celle de la navigation des Européens dans les deux Indes.

L'histoire maritime du Danemarck et de la Suède présente un caractère qui leur est propre , et qu'on ne retrouve chez aucune autre nation. A dater de la plus haute antiquité historique , jusqu'à notre âge , ces deux peuples ont été constamment navigateurs-guerriers et navigateurs-commerçans ; les plus grandes expéditions maritimes leur appartiennent ; l'histoire est remplie de leurs émigrations ; ils ont envahi et conquis une partie de l'Europe et de l'Asie , et cependant jamais ces deux royaumes , lors même qu'ils étaient réunis , n'ont été sur la ligne des grandes puissances. Les Danois

ont subjugué plusieurs fois l'Angleterre et l'Irlande ; quatre de leurs princes ont régné sur les Anglais ; les Suédois ont soumis toutes les côtes de la Baltique ; et avant Gustave-Adolphe , leur influence sur le système politique de l'Europe était presque nulle.

Il y a dans cette histoire du Nord des faits authentiques qui paraissent inexplicables. *L'Officina gentium* ne peut être contestée ; et d'où sortait cette immense population qui se répandit pendant plusieurs siècles , du Nord vers le Midi ? En examinant aujourd'hui son berceau , on trouve des déserts , un climat âpre , un sol infertile ; cependant on y trouvait , avant les Francs et les Germains , de grandes sociétés politiques ; l'agriculture , les arts et les manœuvres nautiques leur étaient familières ; elles avaient des flottes et des armées nombreuses. Dans le premier siècle de l'ère chrétienne , Olaüs , trente-troisième roi de Danemarck , donne en mariage la *mer* à un de ses enfans , et à l'autre la *terre*. Frothon , l'un de ses prédécesseurs , avait armé trois mille vaisseaux contre le roi de Norvège. La mer avait alors ses chevaliers errans. Aldan , trente-sixième roi de Danemarck , après trois ans d'un règne heureux , cède la couronne à son frère , pour embrasser la profession de pirate qui était alors en honneur. Omond , quarante-septième roi , voulant épouser la fille de Ringon , roi de Norvège , et la mériter par des exploits dignes d'elle , arme une flotte puissante , va désoler les côtes de Norvège. Ringon accourt pour les défendre ; il est blessé à mort dans le combat ; il appelle près de lui son vainqueur et lui donne sa fille. L'his-

toire offre bien peu de variation dans les folies et les crimes des princes et des peuples.

Dans cette suite non interrompue pendant plus de vingt siècles de guerres maritimes entre les peuples du Nord, il n'y a point de résultat qui fixe l'attention, et compense le dégoût de ces innombrables combats sur terre et sur mer. On s'étonne seulement, après ce laps de temps, après tant de carnage et de dévastation, de retrouver la Suède, le Danemarck et la Norvège occupant toujours la même place dans la balance de l'Europe. Leurs émigrations, leurs conquêtes lointaines, n'ont ni accru ni diminué leur puissance. Les Normands, dans les Gaules, les Lombards, en Italie, forment de nouveaux peuples qui n'ont rien de commun avec leur mère-patrie.

Remarquez ici un singulier rapprochement entre les invasions de ces hommes du Nord, et celles des hommes du Midi, connus sous le nom de Sarrazins : par-tout où les uns et les autres pénètrent avec leurs flottes, le pays dont ils s'emparent devient leur patrie ; ils fondent des états indépendans : ce sont des branches séparées du tronc pour ne s'y rattacher jamais. Ce ne sont pas là les colonies des Grecs, et sur-tout des Romains, qui appartenaient toujours à leur métropole ; mais ceux-ci procédaient dans leurs conquêtes, de proche en proche, seul moyen d'étendre et de fonder un grand empire, comme les Moscovites, qui s'étaient pour ainsi dire, à l'insu de l'Europe, étendus des bords de la mer noire et de la mer caspienne, jusqu'à la mer blanche, lorsque Pierre-le-Grand essaya de déve-

lopper et de consolider sa puissance. Mais les Danois, les Suédois, les Vandales s'embarquaient dans leurs ports, pour n'y plus revenir lorsqu'ils pouvaient s'emparer d'un meilleur sol. C'est ainsi que leur pays natal est resté circonscrit dans ses limites primitives, sauf quelques établissemens circonvoisins, aliment perpétuel de leurs guerres acharnées, tels que l'île de Rugen, le Holstein, la Poméranie, la Finlande.

Depuis le douzième jusqu'au seizième siècle, une seule institution honore également la marine et le commerce du Nord; c'est la formation de la hanse teutonique qui date de 1254. Elle commença par la réunion des villes de Lubeck, de Brunswick, de Dantzick et de Cologne, qui s'allièrent ensemble, et mirent en commun leurs privilèges et leur droit de bourgeoisie. Cette confédération, mieux entendue qu'aucune de celles des républiques grecques eut un succès prodigieux; soixante-douze villes s'y associèrent; et dans ce temps de superstition, où la souveraineté de droit divin était généralement proclamée, les villes anséatiques qui relevaient d'un prince, ne lui permettaient aucune infraction à leurs privilèges; elles disposaient de leurs revenus, de leurs forces navales, de leur législation. Elles professaient, dans leur véritable acception, les principes de liberté et d'égalité; elles s'emparèrent sans violence du commerce de banque, de commission et de cabotage dans toute l'Europe; leurs forces étaient imposantes, leurs profits considérables, leur énergie soutenue; tant qu'elles restèrent unies, elles traitèrent de pair avec les rois, et ne souffrirent point leurs injustices.

Chose admirable ! le système politique , le plus sage et le plus juste , s'est développé dans des temps d'ignorance. Ces villes donnaient aux grandes puissances un grand exemple ; au lieu d'en profiter , celles-ci ont mieux aimé les diviser et les corrompre ; elles y sont parvenues. Quelle est donc la destinée des sociétés politiques ? Corruption des princes , corruption des républiques , aveuglement de tous , jusqu'à ce qu'il paraisse d'âge en âge , quelque trait de lumière , quelque grand caractère , qui donne momentanément une meilleure direction à ses contemporains !

En 1385 , Marguerite de Valdemar , connue sous le nom de la Sémiramis du Nord , publia de bons réglemens pour la protection de la navigation et la police des gens de mer ; elle arma contre les pirates ; elle en purgea les côtes de ses états. Après son règne , qui eut de l'éclat , les guerres maritimes du Danemarck et de la Suède , mêlées à celles de l'Angleterre , de la Hollande , de la hanse teutonique , ne présentent qu'un conflit perpétuel d'intérêts , de prétentions rivales , de querelles sans cesse renaissantes , sans qu'on y voie aucun grand dessein ; ce sont des vaisseaux pris ou brûlés , des côtes ravagées , des escadres détruites et renouvelées , beaucoup de sang répandu. Au milieu de tous ces combats de l'ambition , de la piraterie , on voit avec plus d'intérêt les Danois et les Suédois s'armer alternativement contre leurs tyrans , les chasser , les déposer , et le plus cruel de tous , le farouche Christiern , remplacé en Suède par Gustave Ericson , chef de l'illustre maison de Vasa , et en Danemarck par Frédéric d'Oldenbourg.

C'est de cette époque que date, pour ces deux royaumes, l'extension de leurs rapports politiques avec les autres puissances de l'Europe; mais la gloire militaire des Suédois sous plusieurs de leurs rois, leur influence momentanée sur le système politique de l'Europe, depuis le règne du grand Gustave jusqu'à la bataille de Pultava, ne peuvent être imputées à leurs forces navales, quoiqu'elles fussent plus considérables au commencement du règne de Charles XII, que ne le comportaient la population et les revenus de la Suède. Ce prince, en 1700, alla attaquer Copenhague avec quarante-trois vaisseaux dont un de cent vingt-huit canons, et vingt-huit, depuis quatre-vingt-dix jusqu'à soixante-deux. La flotte Danoise était à-peu-près d'égale force, mais l'audace intrépide de Charles contraignit son ennemi à lui demander la paix. Heureux si la modération qui signala son début dans la carrière brillante qu'il devait parcourir; ne l'eut jamais abandonné!

C'est dans ce temps que s'élevait la puissance maritime et continentale qui devait dominer et les mers et les sceptres du Nord. Pierre-le-Grand poliçait son empire, y appelait tous les arts, créait des villes, des flottes, des armées. Charles, après l'avoir bravé et vaincu, en fût écrasé sur terre et sur mer; la politique plus sage du Danemarck, en l'attachant à la Russie, sans perdre son indépendance, a assuré son repos, et a permis toutes les améliorations intérieures que facilite un pouvoir absolu sans oppression. Le commerce de ces deux états, celui de la Suède sur-tout, serait susceptible d'une plus grande extension; mais
leurs

leurs établissemens dans les Deux-Indes paraissent proportionnés à leurs moyens , et leurs forces navales suffiraient pour la protection de leur commerce dans les différentes mers , quand ces gouvernemens voudront en combiner l'emploi : leur destinée est d'être ou les subordonnés de l'Angleterre , ou les alliés indépendans de la France , qui reprendra sans doute le rang qui lui appartient parmi les puissances navales. La marine des Gaulois fût alternativement obstacle et moyen de la puissance romaine. Marseille en fût l'alliée avant d'avoir subi le joug ; et son commerce , ses navigateurs avaient encore plus de célébrité que ses écoles. La ville de Vannes , du temps de César , lutta contre lui par ses escadres. Ce grand capitaine se servit habilement de la jalousie qu'excitait la domination des habitans de Vannes sur toutes les côtes de la Bretagne et du Poitou ; il les mit aux prises avec leurs voisins , et les subjuga les uns par les autres.

Avant cette époque , les émigrations des Gaulois aux extrémités de l'Europe méridionale et sur les confins de l'Asie , avaient laissé des traces de leurs courses maritimes en Galatie , en Portugal , et en Angleterre dans le pays de Galles.

Sous la première race de nos rois , les Francs n'ayant aucune habitude de la mer , il ne fut plus question de navigation dans les Gaules. Elle se ranima sous Charlemagne , et s'éteignit encore sous ses successeurs ; on les vit soumis aux contributions que leur imposèrent les pirates du Nord , qui , remontant nos rivières , portaient la désolation jusques dans l'intérieur des provinces.

Les premières croisades trouvèrent les Français dans un tel état de dénuement et d'ignorance sur la navigation, qu'il fallut faire venir des vaisseaux d'Espagne et d'Italie pour le transport de leurs troupes.

Le fanatisme de ce siècle qui produisit tant de désastres, développa aussi l'activité et l'industrie nationale. Louis VII s'embarqua pour la Terre-Sainte, sur ses propres vaisseaux; et quarante ans après on vit Philippe-Auguste projeter une invasion en Angleterre, avec une flotte de dix-sept cents voiles, que les Anglais attaquèrent à l'ancre sur les côtes de Flandre, pendant que les équipages étaient à terre : Philippe fut obligé de brûler lui-même les bâtimens qu'ils ne prirent pas. Cette destruction de la marine française, au moment où elle venait de naître, n'empêcha point Philippe-le-Bel d'armer de nouvelles flottes contre Edouard.

Philippe de Valois fit encore de plus grands armemens, dont les succès divers, et souvent malheureux, laissèrent à Charles V l'honneur de réparer de grandes fautes, mais c'est sous le règne désastreux de Charles VI que la marine française fût la plus menaçante. C'est ce prince qui construisit le port de l'Ecluse, et qui y rassembla douze cent quatre-vingt-sept vaisseaux de guerre, tirés de tous les ports du royaume. L'Angleterre fut consternée; elle n'était point alors en état de résister à de si grandes forces. Ce nombre prodigieux de vaisseaux couvrait la mer, dit Froissard, et la faisait paraître comme une grande forêt. La perfidie du duc de Berry, qu'on supposa d'accord avec les Anglais, rendit tous ces préparatifs inutiles. Les malheurs

de ce règne, qui ne peuvent trouver place dans cet écrit, influèrent sur la marine, plus languissante encore sous Charles VII et Louis XI; mais Charles VIII et Louis XII, pendant leurs guerres d'Italie, eurent toujours des escadres sur la Méditerranée; et le plus gros vaisseau qui eut été construit en France, *la Charente*, date de cette époque, 1501. Il portait douze cents soldats, sans compter les matelots, et deux cents pièces d'artillerie, dont quatorze de gros calibre. En 1513, *la Cordelière*, vaisseau du même rang, monté par Primanguet, capitaine breton, rendit célèbre le combat de Saint-Mathé, où vingt bâtimens français furent attaqués par quatre-vingts vaisseaux anglais, dont la moitié fût prise à l'abordage ou coulée bas; mais *la Cordelière*, embrâsée, sauta en l'air avec l'amiral anglais. Il est inutile pour mon objet, de multiplier ces détails historiques de la marine française. Toutes celles de l'Europe étaient alors à-peu-près dans le même état de force et d'instruction, sauf celles de Gênes et de Venise, dont nous avons fait remarquer la prépondérance; mais toutes les expéditions maritimes se liaient dans ce temps-là aux guerres du continent, et n'en étaient que l'accessoire; les grands projets de commerce et de colonisation n'étaient pas encore nés; la navigation marchande, beaucoup moins étendue qu'elle ne l'est aujourd'hui, était aussi soumise à moins d'entraves, elle ne connaissait d'autre obstacle que la guerre, d'autres limites que celles des besoins. Les consommations étant plus restreintes, les manufactures moins nombreuses, l'industrie beaucoup moins développée, les

grandes spéculations étaient rares ; l'avidité mercantile n'avait pas un si vaste horizon ; la politique des états ne s'était pas encore associée à celle des comptoirs. C'est lorsque les richesses des Deux-Indes se déploient aux yeux des princes et des marchands, c'est alors que leurs intérêts et leurs combinaisons prennent le même caractère. L'esprit de la féodalité s'empare du commerce ; il aspire au pouvoir, à la souveraineté ; il a ses grands seigneurs et ses serfs ; des compagnies de marchands prennent rang parmi les puissances, déclarent la guerre, font des conquêtes : la tyrannie des privilèges exclusifs, comme celle du fisc, pèse sur tous les peuples. C'est au milieu des progrès de la civilisation que l'espèce humaine est frappée de ce nouveau fléau. Les guerres, plus compliquées, s'étendent à la fois dans les quatre parties du monde ; plus dispendieuses, plus acharnées, elles préparent les grandes révolutions qu'elles n'opèrent pas immédiatement. Les ravages du luxe se mêlent à ceux des armées, la misère à l'opulence, les habitudes de la mollesse aux efforts de la cupidité, et l'avidité des jouissances aux travaux du génie ; mais ne devançons pas l'époque où ce grand spectacle va s'offrir à nos regards.

La France sous François I.^{er} fut plus guerrière, plus chevaleresque que commerçante ; et quoiqu'elle participe aux abus et aux erreurs de principes qui altèrent en Europe le véritable esprit des sociétés politiques, il s'en faut bien que nous ayons, dans aucun temps, donné à notre commerce intérieur et extérieur tout l'essor qu'il devrait raisonnablement avoir. Ce n'est

pas que les commerçans, les armateurs de nos ports, n'eussent aussi l'esprit d'entreprise. Dans les quinzième et seizième siècles, ceux de Dieppe, Grandville, Saint-Malo, se signalèrent dans différentes expéditions. C'est de là que sortirent les premiers flibustiers, dont le brigandage égala la valeur. La marine royale eut aussi de la renommée sous le règne d'Henri II et de son père. L'amiral d'Annebault fit trois descentes en Angleterre, ravagea Portsmouth et l'île de Wight; mais on est honteux de trouver au nombre de nos triomphes, celui du baron de Lagarde, commandant les galères de France dans la Méditerranée. Il rencontra une flotte de vaisseaux espagnols, richement chargés et bien armés; il imagina, pour s'en emparer, de leur envoyer un de ses brigantins, pour les prévenir qu'il avait à son bord la reine de Hongrie, et qu'il espérait que, malgré la guerre, ils rendraient à cette princesse les honneurs qui lui étaient dus. Les Espagnols y consentirent, et prolongèrent l'escadre française en la sautant de toute leur artillerie. Quand ils eurent ainsi déchargé leurs canons, Lagarde les fit attaquer par ses galères, et s'en rendit maître, ce qui passa dans le temps pour une ruse de guerre admirable.

Charles IX et Henri III, dont il faudrait pouvoir oublier les règnes, comme ils oublièrent la marine et le commerce, laissèrent à Henri IV tant de maux à réparer, tant de plaies à cicatriser, que ce bon prince n'eut pas le temps de faire, avec Sully, tout ce qu'il projetait d'utile pour la navigation; car ces deux hommes avaient les idées les plus saines sur toutes les parties de l'é-

conomie politique, dont la science était encore dans l'enfance; et lorsque Sully fut envoyé par Henri en ambassade en Angleterre, un vaisseau anglais exigeant qu'il baissât le pavillon français pour saluer le sien, annonçait dès-lors à la France ce qu'elle avait à attendre des prétentions de l'Angleterre, et ce qu'elle devait faire pour les réduire.

Louis XIV profita de la leçon; il éleva ses forces navales à un degré de puissance et de gloire qui ne s'est pas soutenu. On l'accuse d'avoir aspiré à la monarchie universelle; cette imputation, absurde quant à la domination du continent, n'était pas sans fondement, quant à la domination des mers; mais les magnifiques établissemens de Louis XIV, la création de ses flottes, la police admirable qu'il avait instituée dans les ports et dans les armées de terre et de mer, ne suffisaient pas pour fonder une grande puissance navale, dont rien ne prouve encore que la France eût abusé, tandis qu'il est évident que la richesse de son sol, la force de sa population, la situation de ses côtes, le grand nombre de ses ports, devraient la placer au premier rang des puissances maritimes.

Il a manqué au caractère de Louis XIV, qui avait de la grandeur, et à ses conseils dont on connaît l'habileté; il leur manquait, dis-je, un esprit d'ordre et de mesure, nécessaire à l'ambition même, quand elle veut des succès permanens. Henri IV et Sully, qu'il ne faut jamais séparer, car il est bien rare de rencontrer de tels rois et de tels ministres, n'auraient pas commencé leur marine par des arsenaux fastueux, par des

flottes formidables : ils l'auraient fondée sur la pêche, sur les manufactures, sur le commerce intérieur, sur le bas prix de la main-d'œuvre et de l'intérêt de l'argent, sur le grand et le petit cabotage ; voilà les élémens indestructibles d'une puissance navale, dans un temps sur-tout où l'Angleterre n'était point parvenue à cette puissance gigantesque, qui justifierait aujourd'hui, qui nous commande même les mesures de Louis XIV ; mais les efforts d'un grand peuple, toujours redoutable à ses ennemis, parceque la France aura toujours une puissance d'action équivalente à celle de l'intelligence qui en règle les mouvemens, les efforts extraordinaires ne sont pas ce qui rend un pays florissant, ce qui en garantit la prospérité. La solidité et les richesses de l'ordre social sont, comme celles de la nature et de l'art, le résultat de proportions harmoniques ; ainsi Dieu nous garde de la puissance commerciale de l'Angleterre ! Ce n'est pas là où nous devons tendre ; mais nous avons beaucoup à faire pour arriver au point qui nous convient, et pour augmenter l'aisance du peuple, par un commerce maritime plus étendu, mieux conçu, mieux protégé qu'il ne l'a été jusqu'à présent.

Puisque nous sommes maintenant dans nos foyers, ce n'est point une digression déplacée, que d'examiner avec plus d'intérêt et d'attention que nous ne l'avons fait pour les autres nations, ce qui manque à notre marine pour la fonder solidement. Quand nous en serons à celle des Anglais, nous verrons le danger d'outrepasser les bornes que nous n'avons pas encore atteintes.

Les ordonnances de la marine française de 1681 et

de 1689, ont servi de base ou de modèle à toutes celles adoptées postérieurement en Europe; mais notre supériorité de conception, pour tout ce qui appartient à la police de la navigation, ne se manifeste pas également dans les moyens de protection et d'extension du commerce maritime. Ni Louis XIV ni ses successeurs n'ont déterminé, d'une manière efficace, la direction de l'industrie nationale vers le commerce et les entreprises maritimes.

Lorsque Louis XIV a fondé son armée navale, et l'a portée à ce degré de puissance qu'on a tant célébré, il n'était pas en état de l'entretenir sur un pied aussi brillant.

En employant sur les vaisseaux de guerre la majeure partie des gens de mer qui pourrait servir à la navigation marchande, on en a arrêté les progrès.

Cette faute, constamment répétée depuis plus d'un siècle, a produit, comme cela devait être, l'épuisement proportionnel de la classe des marins militaires, et des navigateurs marchands. On pouvait y remédier en appelant à ce genre d'industrie un plus grand nombre de bras : cela n'a pas été fait; la pêche et le cabotage n'ont pas été protégés. Depuis la perte du Canada et de l'Acadie, notre pêche sur le grand banc de Terre-Neuve n'a été que précaire; nos établissemens de Saint-Pierre et Miquelon étaient insuffisans; les pêcheurs auxiliaires que nous fournissaient nos colonies du Nord, nous ayant manqué, n'ont point été remplacés; notre cabotage national a été abandonné aux étrangers qui se sont emparés de l'exportation de nos sels, vins, eaux-

eaux-de-vie, grains, et de la majeure partie de nos denrées coloniales. L'accroissement prodigieux des produits de Saint-Domingue, qui a commencé en 1740, et qui s'est élevé rapidement de 20 à 150 millions, a enrichi plusieurs villes de commerce, et a présenté dans cette partie seulement, le spectacle d'une grande navigation; mais nos flottes marchandes n'ont jamais occupé plus de vingt mille matelots, et nous avons eu dans la guerre de l'Amérique, jusqu'à soixante-dix vaisseaux de ligne armés, et cent cinquante moindres bâtimens; ce qui ne laissait plus rien à la disposition du commerce. Il a donc toujours été en stagnation pendant la guerre. Celle de 1755 a ruiné nos armateurs, ainsi que la classe des gens de mer, dont 15 à 18 mille ont langui plusieurs années dans les prisons de l'Angleterre.

La guerre de l'Amérique, quoique plus brillante pour la marine militaire, qui s'est élevée alors à un degré d'instruction et de discipline inconnu jusques-là, n'a pas été moins funeste au commerce.

La guerre de la révolution a détruit une bien plus grande quantité d'hommes, de vaisseaux et de valeurs commerciales : le bouleversement des fortunes dans l'intérieur et la perte inappréciable de Saint-Domingue, ont réduit dans une proportion beaucoup moindre que par le passé, les bras, les instrumens et les capitaux disponibles pour la navigation. Si donc l'on considère tout ce qui s'opposait à ses progrès parmi nous, les préjugés nobiliaires qui excluaient des comptoirs et des chantiers du commerce, une classe considérable de capitalistes; les mesures fiscales qui n'ont jamais été combi-

nées en France comme dans d'autres pays, avec les intérêts maritimes, et cette avidité de luxe et de consommation qui signalent notre nation, qui l'appauvrissent malgré les richesses de son sol, en empêchant l'accumulation des capitaux; d'après ces considérations, dis-je, si l'on veut avoir UNE PUISSANCE NAVALE PERMANENTE il faut la fonder autrement que Louis XIV, en ordonnant mieux les moyens d'un grand commerce maritime, qui sont les hommes, les matières, les travaux et l'argent.

La destination de toutes ces choses et leur direction vers la fin indiquée, exigent une attention soutenue dans la législation, et une protection spéciale dans le gouvernement. Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans un plus grand détail, et d'établir une discussion de principes et de vues d'administration. Une esquisse aussi abrégée ne peut intéresser que par ses résultats; et celui qui occupe le plus ma pensée, est moins encore la splendeur du commerce maritime que son exagération. Mais autant il importe au repos, au bonheur des nations, qu'aucune puissance n'usurpe l'empire de la mer et du commerce, autant il est de leur intérêt commun, que chaque peuple étende et multiplie ses ressources par le travail et la navigation. Or, la France est, proportionnellement aux autres états, celui qui pourrait contribuer le plus, et qui contribue le moins à la multiplication des échanges et des produits de l'industrie. Des erreurs de régime en ont, jusqu'à présent, retardé les progrès, que beaucoup d'autres causes concourent à favoriser parmi nous. Ne craignons pas de prendre,

chez les Anglais, des exemples et des leçons. En nous préservant de leurs écarts, examinons comment ils ont abusé de leurs succès!

Il n'y a rien dans l'histoire du monde de comparable aux forces navales de l'Angleterre, à l'étendue et à la richesse de son commerce, à la masse de ses dettes, de ses dépenses, de ses moyens, et à la fragilité des bases sur lesquelles repose l'édifice immense de sa fortune. Rendons à ce peuple célèbre la justice qu'il nous refuse, et malgré la haine qu'il nous porte, convenons qu'il a fait de grandes choses. Il y a dans son caractère un esprit d'ordre et de persévérance qui se manifeste dans ses travaux, dans ses lois, dans sa police, et qui contre-balance encore les déplorables effets de son orgueil et de son avidité. Les Anglais sont le seul peuple de la terre sur lequel la tyrannie, la servitude aient fait une impression assez profonde pour les leur rendre insupportables. Leurs combinaisons politiques ont toujours eu pour objet la liberté de leurs personnes, de leurs propriétés, la protection de leurs travaux : c'est là le principe du meilleur régime domestique ; ils lui doivent tout ce qu'ils ont fait de bien, tout ce qu'ils ont obtenu de succès légitimes. Mais le désir de dominer sur toutes les mers, d'appeler à eux toutes les richesses de la terre, d'étendre sur tous les points du globe l'empire de leurs flottes et de leurs manufactures, les a rendus injustes, et leur a fait outrager par-tout cette liberté dont ils sont si jaloux chez eux. Cependant les Romains leur avaient appris que c'est là l'écueil contre lequel la liberté vient se briser : s'ils l'avaient établie dans l'Inde, en

Amérique, en Irlande, ils seraient de tous les peuples du monde le plus indépendant et le plus heureux. Comment sont-ils assez aveugles pour croire qu'il leur suffit d'être le plus riche ?

Mais avant de considérer la situation actuelle de l'Angleterre, jetons un coup-d'œil sur ce qu'elle a été, sur la naissance et les progrès de sa marine, de son commerce ; ne perdons pas une occasion de louer dans cette nation tout ce qu'il y a de louable, et que son exemple, sur plusieurs points et à plusieurs époques, nous serve de leçon ! Laissons - lui le triste avantage de ne rien approuver, et de ne rien imiter de ses voisins !

Il est sans doute extraordinaire que les Anglais se soient laissé devancer par tous les peuples de l'Europe, dans l'art de la navigation. Les Belges, les Gaulois, les Espagnols, et plus anciennement les Phéniciens, les Carthaginois, faisaient tout le commerce actif de l'Angleterre avant qu'elle fut conquise par les Romains. Ils allaient y chercher du blé, du bétail, des cuirs, du plomb, de l'étain, et même au rapport de Tacite, des perles, de l'or et de l'argent.

Les Anglais ne connurent les vaisseaux de guerre qu'à l'arrivée de César sur leurs côtes. La culture de leurs champs, le soin de leurs troupeaux les occupaient uniquement ; et long-temps après, tant qu'ils furent soumis aux Romains, ils conservèrent leurs habitudes rurales, et vécurent dans leur île, séparés du reste du monde. Cet attachement exclusif à leur terre natale, à leurs anciennes mœurs, se reproduit fréquemment dans leur histoire ; on le retrouve au milieu des variations

de formes et de principes qu'a subi leur gouvernement; et depuis même qu'ils se sont répandus sur tous les points du globe, depuis qu'ils ont couvert la mer de leurs vaisseaux, leurs champs et leurs troupeaux, leurs lois et leurs usages sont l'objet constant de leur attachement, heureux instinct de cette nation, dernier appui de sa moralité !

Les Saxons et les Danois pénétrèrent, sans obstacle, dans un pays dont aucune force navale ne défendait les côtes; ils les ravagèrent et s'y établirent. Alfred-le-Grand fût le premier qui s'occupa de la marine. Il construisit des vaisseaux et s'en servit heureusement contre les Danois. Il engagea ses sujets à faire des courses et des entreprises maritimes. La navigation fût en honneur sous son règne, et déclina sous les règnes suivans, jusqu'à la conquête de Guillaume de Normandie. Harold, son compétiteur, avait une flotte et ne pût l'opposer à la descente de Guillaume qui brûla ses vaisseaux après avoir débarqué son armée. Mais à dater de cette époque, on voit en Angleterre une succession non interrompue de flottes marchandes et de vaisseaux de guerre; les Anglais contractent enfin les habitudes de la mer; elles deviennent nationales; celles de la pêche s'étendent sur toutes les côtes; leurs guerres éternelles avec la France les obligent à une navigation défensive et offensive; leurs conquêtes, ou leurs acquisitions sur notre territoire, multiplient leurs rapports avec le continent. Les croisades opèrent sur eux plus encore que sur les Français un développement d'industrie. La grande charte qu'ils arrachent à Jean-sans-

terre, les relève de l'abaissement où les tenaient leurs rois et leurs seigneurs. Ils conçoivent les droits de citoyens, ils les réclament, et s'ils ne les obtiennent pas dans toute leur étendue, ils en préparent la garantie. Les fabriques des Pays-Bas excitent leur émulation; un Edouard fonde des manufactures, des ouvriers en laine commencent cette fortune colossale qui nous étonne, et la législation en perpétue le souvenir en donnant pour siège, aux pairs du royaume, des sacs de laine; les mines de charbon s'ouvrent, s'exploitent dans une direction combinée sur l'extension de la navigation et l'économie des bois de construction. Quelques institutions sages naissent et se maintiennent, malgré les factions, les guerres civiles; elles survivent à la tyrannie. Le Parlement, le jugement par jury, l'administration municipale, se perpétuent de siècle en siècle, sous leurs plus mauvais princes et malgré leurs querelles sanglantes, leur fanatisme religieux; le peuple souvent opprimé, ne perd pas une occasion de se relever et de faire quelques pas en avant. Leurs tribunaux, dès le douzième siècle, avaient de la renommée; leur navigation, qui n'était rien encore en comparaison de ce qu'elle est devenue, avait déjà des bases solides, non dans leurs lois commerciales et maritimes, dont plusieurs étaient absurdes, telles que l'interdiction du prêt à intérêt, l'usage des privilèges exclusifs de plusieurs genres de trafic, la gêne des corporations. Mais ce qui préparait pour eux la matière d'un grand commerce, dans les temps même de barbarie, était un esprit public qui se dirigeait déjà

vers l'ordre intérieur, l'économie domestique, l'amour du travail, d'où a résulté de très-bonne heure un excédent de produit sur leurs consommations qu'ils exportaient chez leurs voisins. C'est leur conquête de l'Irlande, et l'oppression cruelle qu'ils y ont constamment exercée, qui, en les accoutumant aux grandes spoliations, ont corrompu leur système politique. Il est remarquable que, dans des temps postérieurs à celui dont nous parlons, le système du despotisme au dehors se trouve consacré dans un chant national, *Rule Britannia*, qui n'est que le commentaire fiscal du beau vers héroïque de Virgile : *Tu regere imperio populos romane memento*. Le monopole du commerce en Irlande, l'interdiction des manufactures et de la navigation de ce malheureux pays, composent, avec la tyrannie religieuse à laquelle il était soumis, le code le plus monstrueux qu'aucun peuple asservi ait jamais reçu de ses conquérans ; et quand on considère que cette tyrannie est un des élémens de la prospérité commerciale et maritime de l'Angleterre, on conçoit qu'un despote d'Asie veuille être riche et puissant à de telles conditions ; mais qu'un peuple libre, éclairé, qui s'honore de ses lois, de ses mœurs, chez lequel l'humanité, la justice, la liberté, ont toujours eu de zélés défenseurs, et qui a multiplié dans ses foyers les établissemens de bienfaisance ; qu'un tel peuple, hors de son territoire, soit d'une impitoyable avidité, d'une intolérance sauvage, on ne peut expliquer cette inconséquence du cœur humain, que par l'insuffisance des lois civiles et religieuses, tant

qu'elles n'aient pas pour appui les lumières généralement répandues d'une saine philosophie, d'une morale universelle. Par les mêmes causes, les Grecs et les Romains se conduisirent comme les Anglais, qui doivent s'attendre aux mêmes effets.

Quand on étudie un peuple célèbre, et qui occupe dans l'histoire une aussi grande place que le peuple anglais, c'est dans les détails de sa législation et de ses mœurs qu'on trouve tout ce qui le fait grandir et décliner. Sa marine et son commerce n'ont eu un grand éclat que depuis le dix-septième siècle; mais c'est pendant plusieurs siècles que les fondemens de l'un et de l'autre se sont consolidés. Je les vois dans les goûts et les occupations nationales qui ne varient pas, qui s'éclairent et se renforcent d'âge en âge. Les manufactures de laine précèdent celles de coton; mais loin d'être abandonnées à la naissance de celles-ci, elles se perfectionnent et se multiplient. L'importance de l'agriculture, sa protection, ses encouragemens se transmettent en première ligne, de génération en génération; le commerce, la navigation, n'arrivent que comme auxiliaires, raison déterminante de leur prospérité; mais lorsque ces deux branches de l'économie politique se seront subordonnées toutes les autres, c'est alors que l'édifice social commencera à s'ébranler.

Henri, fils de Jean-sans-terre, dut à sa marine la conservation de sa couronne, que lui disputait Louis, fils de Philippe-Auguste; mais il déshonora sa victoire en faisant couper la tête à l'amiral français, qui ne fut pris qu'après avoir été lâchement abandonné par

ses vaisseaux ; et ce même roi , battu par St.-Louis dans la Guienne , n'en serait pas sorti si des seigneurs anglais n'avaient armé une flotte à leurs dépens pour lui porter du secours. — Depuis ce règne jusqu'à celui d'Edouard III , dans les combats fréquens qui eurent lieu entre la marine française et celle de l'Angleterre , il n'y a rien de remarquable que la bataille de l'Ecluse , du 23 Juin 1340 , dans laquelle les Français , après avoir combattu vaillamment pendant neuf heures , furent totalement défaits par les Anglais qui leur étaient inférieurs en nombre de vaisseaux , mais qui manœuvrèrent avec beaucoup plus d'habileté. Ils avaient l'avantage de combattre sur leurs propres vaisseaux , au lieu que la marine française était en partie composée d'étrangers. C'est le plus souvent dans les ports d'Espagne et d'Italie que les Valois prenaient à leur solde des vaisseaux de guerre , et les officiers qui les commandaient.

Les guerres maritimes de ce siècle ne firent qu'exercer la valeur des deux peuples. Leurs armées de terre presque toujours aux prises avec les Français , comme celles de mer , triomphantes à Crécy , à Calais , n'en furent pas moins chassées de celles de nos provinces où elles s'étaient établies ; mais la marine anglaise conserva sa supériorité , et seconda les vues d'Elisabeth , dans l'appui qu'elle crut devoir accorder à la révolte des Pays-Bas contre Philippe II. Drake , un de ses amiraux , s'immortalisa par son voyage autour du monde , plus que par la prise et le pillage de *Santo-Domingo* ; mais l'orgueil de Philippe en fut irrité ,

et le décida à rassembler son invincible *armada*, avec laquelle il espérait conquérir et détruire l'Angleterre. Charles Havard et François Drake eurent la gloire de la disperser, de la vaincre, heureusement secondés par les vents et par l'incapacité du duc de Médina-Sidonia. C'est dans ce temps que le pavillon anglais parut dans les Deux-Indes; Walther Raleigh, en Virginie, Lancaster dans la presqu'île de l'Inde, fondèrent les premières colonies. Le début de Lancaster fut paisible et modeste. Les Hollandais d'alors avaient les principes et la puissance des Anglais de notre âge. Ils voulurent les chasser de l'Inde, les Anglais s'y maintinrent. Quelques années après, la guerre éclata en Europe entre les deux nations; elle eut ce caractère d'acharnement et de fureur qui semble propre aux guerres de commerce. Avant qu'elle fût déclarée, Blake avait exigé le salut de l'amiral hollandais, qui répondit à cette prétention par une décharge de son artillerie. Les batailles les plus sanglantes, également glorieuses aux deux républiques, signalèrent cette époque; mais la Hollande, après avoir perdu Tromp, dans le dernier combat, se décida à faire la paix, et consentit à baisser son pavillon devant celui d'Angleterre. Les deux premiers Stuarts n'étaient plus. Le second, élevé dans les principes arbitraires de son père, mais valant mieux que lui, avait succombé sous la tyrannie de Cromwel, vaillant capitaine, politique profond, administrateur habile, qui donna à la marine et au commerce un essor prodigieux, par la vigueur de son gouverne-

ment. Il fit respecter les lois qu'il avait violées, il rétablit la discipline dans les armées de terre et de mer, il employa des magistrats intègres, d'excellens amiraux. Après avoir foulé aux pieds la liberté de ses concitoyens, il leur rendit la servitude profitable. Roi légitime, il eût surpassé la gloire d'Elisabeth; usurpateur cruel, l'éclat de son administration n'efface point ce que son caractère eut d'atroce; il accrut sans doute la fortune de son pays, et ses flottes plus que ses armées, en furent la gloire. Les Anglais lui doivent leur fameux acte de navigation, qui en multiplia les ressources pour leur nation, en les interdisant aux autres; mais ce qu'ils ne pouvaient leur interdire, c'était l'emploi des mêmes moyens : car aucun peuple n'est blâmable d'accorder toute préférence à sa propre industrie, et ce n'est pas leur affection prédominante pour leurs intérêts nationaux qu'il faut reprocher aux Anglais; ils ont raison de s'aimer plus que le reste du monde; ils ont tort de porter cette partialité jusqu'à la haine ou au mépris de tout ce qui leur est étranger.

On suit avec intérêt les progrès de cette marine anglaise, qui depuis le dixième siècle marche toujours à l'appui de l'agriculture et du commerce, s'élève avec eux, s'identifie avec les lois et les mœurs, et se place à la tête de tous les intérêts nationaux. La nôtre, rentrée dans le néant sous les derniers Valois, attendait, pour reparaître dans toute sa splendeur, Louis XIV et Colbert; mais les Espagnols, les Hollandais, avaient dans le dix-septième siècle, des forces

navales plus considérables que celles de l'Angleterre, les siennes étaient plus robustes, mieux ordonnées.

Ses colonies naissantes présentent un autre spectacle non moins instructif; c'est par des propositions, des transactions commerciales, qu'elles commencent dans les Deux-Indes : il n'y a rien de plus touchant, de plus légitime que l'établissement de Pen sur les bords de la Delaware; mais les habitans des rives du Gange, et les sauvages de l'Amérique éprouvèrent bientôt ce qu'ils avaient à craindre de leurs nouveaux hôtes : toutes les contrées environnantes sont envahies, le fanatisme religieux divise les colons, qui se massacrent en Amérique comme en Irlande. La cupidité commerciale immole les sauvages. Le caractère national se prononce dans les deux mondes; c'est l'empire, c'est le commerce universel qui peuvent seuls le satisfaire.

L'insouciance de Charles II, ses liaisons avec Louis XIV, ralentissent pendant quelque temps la rapidité de ces progrès; l'inconséquence et le despotisme de son frère, bon amiral et mauvais roi, rendent à la nation toute son énergie. Elle chasse Jacques II; traite avec son gendre, prescrit des limites à la puissance royale, mais n'en reconnaît plus dans les prétentions de sa marine et de son commerce. Louis XIV les avait reprimés, son pavillon flottait glorieusement sur toutes les mers, la marine française était sortie, toute armée, de son berceau; nos établissemens d'Asie et d'Amérique furent formés, accrus, protégés; les pirates punis, les Génois humiliés, les

Hollandais réduits à demander la paix ; nos armateurs s'enrichirent, nos amiraux s'illustrèrent, et lorsque nos escadres protégeant le roi détrôné, menacèrent l'Angleterre de le lui rendre, Guillaume fut obligé d'ajouter à ses forces celles de la Hollande pour combattre la flotte française. La bataille de la Hogue rendit aux Anglais leur prépondérance ; la paix d'Utrecht la garantit. C'est dans cette guerre de la succession que commença la dette fondée de l'Angleterre. On croyait alors à Londres, et c'était l'opinion de leurs hommes d'état, que si elle s'élevait jamais à quarante millions sterling, l'Angleterre était perdue ; il n'est pas hors de propos de remarquer ici que l'intérêt de la dette actuelle surpasse la moitié de cette somme. Qu'a produit ce sacrifice immense d'argent, et tout le sang répandu dont il est le salaire ?

Après la paix d'Utrecht, les Anglais n'auraient-ils pas pu se dire à eux-mêmes, comme Cynéas à Pyrrus : *Seigneur, qui nous empêche de prendre du bon temps ? Tenons - nous - en au point où nous en sommes ;* mais l'ambition, et sur-tout celle qui s'alimente des profits du commerce, est rarement stationnaire. C'était cependant dès-lors une puissance compacte, solidement fondée, parfaitement en mesure de résister à ses ennemis, de conserver ce qu'elle avait acquis ; mais il lui manquait encore la possession exclusive des côtes du Bengale et du Malabar, des royaumes de l'intérieur de la presqu'île, des forêts et des pelleteries du Canada, de la pêche de Terre-Neuve, de la traite des nègres, des soies et du thé de la Chine,

de l'or du Brésil, des cotons du Levant. Il fallait que ses guerres, ses traités, ses vaisseaux et ses manufactures lui procurassent cette possession ; il fallait sur-tout qu'aucune puissance maritime de l'Europe ne pût la contrarier dans ses spéculations : elle y est en quelque sorte parvenue ; sa puissance navale, son industrie commerciale, son industrie politique, la rendent fière de ses succès.

De toutes les possessions anglaises, quelle est la plus précieuse ? C'est la liberté, c'est l'heureux système, malgré ses défauts, de leur gouvernement intérieur : voilà ce qu'ils ont bien fait de conquérir ; voilà ce qui suffisait pour assurer leur puissance relative, leurs richesses légitimes ; voilà ce qu'ils avaient à défendre, à améliorer, et ce qu'ils mettent en péril ; car les constitutions libres ne se maintiennent que par leur moralité, qui ne permet pas plus l'emploi inique de la force, que sa dégradation.

Est-ce en s'asseyant en Asie sur le trône du Mogol, et en s'adjugeant en Amérique le tiers de cette partie du monde ; en imposant à l'Europe le joug d'un commerce exclusif, que les Anglais ont prétendu conserver leur liberté ?

Que voulaient-ils dans leur guerre d'Amérique ? S'ils avaient réussi à subjuguier leurs colonies septentrionales, depuis la baye d'Udson jusqu'aux Florides, pouvaient-ils espérer d'y régner paisiblement, et de concentrer dans leurs ports, sans opposition, le commerce du Nord et du Midi, de l'Est et de l'Ouest ? Sans doute, c'est là leur prétention, et ils

se flattent de la réaliser ! Je veux qu'elle le soit : quel en est le résultat ? Un état de guerre perpétuel, une dette énorme, des impôts accablans, la fortune croissante de leurs capitalistes ; mais l'appauvrissement progressif de leurs travailleurs, qui ne peuvent atteindre, par leur salaire, le haut prix des denrées. Et quelle est la situation d'une nation dont les dix-neuf vingtièmes ont en spectacle l'opulence, et pour partage le mal-aise ? Les voilà donc réduits à entretenir constamment une grande force armée, non-seulement contre les ennemis du dehors, mais encore contre une grande partie de leur propre population.

C'est par la guerre que les Anglais ont étendu leurs possessions territoriales et leur commerce maritime ; c'est par la guerre qu'il faut les maintenir : et comme ils sont devenus vulnérables dans tous les continens, dans tous les marchés de l'univers, un vaisseau marchand qui s'ouvre une nouvelle route, une manufacture qui trouve un nouveau débouché, les inquiète, les irrite. Un mouvement des Marates dans l'Inde, des sauvages en Amérique, des nègres en Afrique, réagit sur la bourse de Londres, et leurs canons sont toujours amorcés. En 1755, quelques arpens de terre, disputés dans les vastes déserts du Canada, suffisent pour armer leurs flottes, et pour les décider à une guerre sanglante qui devient générale. Le port de Dunkerque les offusque, il faut le combler, le démolir. Le détroit de Gibraltar est à leur convenance, il faut que le roi d'Espagne leur cède la forteresse de ce nom, sur son propre territoire.

Les vins de Portugal sont les plus nécessaires, mais ils ne veulent les payer qu'avec leurs propres manufactures; il faut donc que le roi de Portugal leur donne toute préférence pendant la guerre avec la France. Les puissances neutres peuvent prétendre à quelque bénéfice de frêt, de commission; mais on dirait que c'est un vol fait aux armateurs anglais, qui ne pouvant plus se présenter dans les ports ennemis, ne doivent permettre à aucun autre d'y aborder. Le droit de visite se déclare; l'amirauté anglaise transporte son tribunal sur toutes les mers, sur toutes les côtes. Voilà tous les pavillons obligés de se baisser devant le sien, de lui rendre compte de leurs cargaisons, de leur destination, et de subir ses confiscations.

» Le droit de visite d'un vaisseau de guerre sur un vaisseau neutre, est un acte de police légitime quand il est réciproque, quand il se borne à la vérification et saisie des objets prohibés par une convention antécédente; c'est un acte de souveraineté tyrannique, si la puissance qui l'exerce ne s'y soumet elle-même; et le vol est manifeste, si les objets saisis ne sont pas prohibés par une convention antécédente. »

Ainsi l'Angleterre, par l'extension qu'elle a donnée à sa domination maritime, et en l'exerçant arbitrairement sur toutes les nations, rentre dans le sens de la prédiction d'*Isocrate*, qui a servi de texte à cet écrit, et qui annonce à ce genre de tyrannie *une explosion inévitable de toutes les haines et de toutes les forces qui peuvent se réunir contre elle.*

